



भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण
EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4
PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित
PUBLISHED BY AUTHORITY



सं. 21]
No. 21]

नई दिल्ली, सोमवार, जनवरी 29, 2001/माघ 9, 1922
NEW DELHI, MONDAY, JANUARY 29, 2001/MAGHA 9, 1922

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

नई दिल्ली, 29 जनवरी, 2001

सं. टीएएमपी/107/2000-जेएनपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा संलग्न आदेशानुसार जवाहर लाल नेहरू पत्तन (जेएनपीटी) के विभिन्न श्रेणियों के कंटेनरों के वास्ते निःशुल्क अवधि बढ़ाने के लिए प्रस्ताव का अनुमोदन करता है।

अनुसूची

मामला सं. टीएएमपी/107/2000-जेएनपीटी

जवाहर लाल नेहरू पत्तन न्यास (जेएनपीटी)

.....

आवेदक

आदेश

(जनवरी, 2001 के 5वें दिन को पारित किया गया)

यह मामला विभिन्न श्रेणियों के कंटेनरों के वास्ते निःशुल्क अवधि बढ़ाने के लिए जवाहर लाल नेहरू पत्तन न्यास (जेएनपीटी) द्वारा किए गए एक प्रस्ताव से संबंधित है।

2 जेएनपीटी ने अपने प्रस्ताव में उल्लेख किया है कि विभिन्न श्रेणियों के कंटेनरों के वास्ते निःशुल्क अवधि बढ़ाने के लिए उन्हें शिपिंग लाइन्स और सीएसएलए से अनुरोध प्राप्त होते रहे हैं। इस मामले पर उसके न्यासी बोर्ड ने विचार किया है और विभिन्न श्रेणियों के कंटेनरों के वास्ते निम्नानुसार अलग-अलग निःशुल्क अवधि प्रस्तावित करने का निर्णय किया है -

(1)

- (i) इस समय नहीं दिए जा रहे निःशुल्क दिवसों की बजाय खाली पोतातरण कंटेनरों के मामले में 15 दिन की निःशुल्क अवधि प्रदान करना ।
- (ii) इस समय नहीं दिए जा रहे निःशुल्क दिवसों की बजाय सामान्य/निर्यात खाली कंटेनरों के लिए 3 दिन की निःशुल्क अवधि प्रदान करना ।
- (iii) इस समय दिए जा रहे 3 दिन की बजाय सड़क द्वारा ढोये जाने वाले आयात/निर्यात आईसीडी लदे हुए कंटेनरों के मामले में 7 दिन की निःशुल्क अवधि प्रदान करना ।
- (iv) इस समय नहीं दिए जा रहे निःशुल्क दिवसों की बजाय सड़क द्वारा ढोये जाने वाले आयात/निर्यात आईसीडी खाली कंटेनरों के मामले में 3 दिन की निःशुल्क अवधि प्रदान करना ।

3. जेएनपीटी ने अपने प्रस्ताव में अपने अनुरोध के पक्ष में निम्नलिखित मुद्दे उठाए हैं :-

- (i) खाली पोतातरण कंटेनरों के लिए इस समय अनुमत्य निःशुल्क अवधि के संबंध में प्रशुल्क के संशोधन के लिए शिपिंग लाईनो/कंटेनर शिपिंग लाइन्स एसोसिएशन (सीएसएलए) से अनेक अनुरोध प्राप्त हुए थे । मैसर्स जिम लाईन्स ने भी खाली पोतातरण कंटेनरों के लिए 30 दिन की निःशुल्क अवधि प्रदान करने के लिए पत्तन से अनुरोध किया है, जैसाकि इस समय लदे हुए पोतातरण कंटेनरों के लिए अनुमत्य है ।
- (ii) यार्ड में माल कम करने और निर्यात माल डालने के लिए खाली कंटेनरों को शीघ्र स्थापित करने के लिए शिपिंग लाइन्स को प्रोत्साहित करने के वास्ते खाली (स्थानीय) कंटेनरों को इस समय कोई निःशुल्क अवधि प्रदान नहीं की जा रही है । शिपिंग लाइन्स की ओर से लदे हुए कंटेनरों (स्थानीय) के समान खाली कंटेनरों के लिए निःशुल्क अवधि अर्थात् आगमन की तारीख से तीन दिन प्रदान करने की भारी मांग की जा रही है । शिपिंग लाइन्स मुख्यतः खाली सामान्य कंटेनरों के लिए निःशुल्क 3 दिन की मांग इसलिए कर रहे हैं कि उन्हें ट्रांसपोर्टर और निजी यार्डों में स्थान की उपलब्धता का प्रबंध करने के लिए कुछ समय मिल जाएगा ।

- (iii) पोतान्तरण के लिए आवश्यक खाली कंटेनरों के लिए इस समय कोई निशुल्क अवधि अनुमत नहीं है। परंतु शिपिंग लाईन्स की ओर से भारी मांग है कि पोतान्तरण के लिए खाली कंटेनरों के सबंध में भी निशुल्क अवधि में छूट दी जाए। इससे शिपिंग लाईन्स को यूरोप से कोलंबो और अन्य गंतव्य स्थलों तक खाली कंटेनरों के पोतान्तरण में जेएनपीटी का प्रयोग करने में सहायता अवश्य मिलेगी। दूसरे शब्दों में, इससे जेएनपी का एक केन्द्रीय पत्तन के रूप में सामान्य विकास होने में सहायता मिलेगी।
- (iv) इस समय लदे हुए आईसीडी कंटेनरों की सड़क द्वारा बुलाई करने पर 3 दिन की निशुल्क अवधि प्रदान की जाती है और सड़क द्वारा बुलाई किए जाने वाले खाली आईसीडी कंटेनरों के लिए कोई निशुल्क अवधि प्रदान नहीं की जाती है। सड़क द्वारा बुलाई वाले आईसीडी कंटेनरों के लिए कम निशुल्क अवधि के पीछे औचित्य यह है कि उन्हें रेल द्वारा बुलाई वाले आईसीडी कंटेनरों की भांति एकत्र करने के लिए प्रतीक्षा नहीं करनी पड़ती, बल्कि उनकी स्वतंत्र रूप से बुलाई की जा सकती है। अब यह अनुरोध किया गया है कि अधिकतम आईसीडी भीतरी स्थान में रखे होते हैं और विशेषकर पीतमपुर-इंदौर, चिचाड-पुणे जैसे स्थानों के लिए तत्काल परिवहन व्यवस्था करना कठिन होता है।

4. जेएनपीटी ने यह भी उल्लेख किया है कि निशुल्क अवधि में प्रस्तावित वृद्धि करने से पत्तन को लगभग 1.5 करोड़ रुपये का वित्तीय घाटा होगा। इस घाटे को पूरा करने के लिए लगभग 6000 टीईयू के अतिरिक्त यातायात की आवश्यकता होगी।

5. जेएनपीटी का प्रस्ताव प्रयोक्ताओं के संबंधित प्रतिनिधि निकायों और एनएसआईसीटी को भी परिचालित किया गया था। उनसे प्राप्त टिप्पणियों का सारांश नीचे दिया गया है :-

न्हावा शेवा इंटरनेशनल कंटेनर टर्मिनल लिमिटेड (एनएसआईसीटी)

- (i) टीएमपी ने सदैव इस बात का समर्थन किया है कि पत्तनों की कार्यकुशलता मापने के लिए कार्यनिष्पादन से संबंधित मानदंड होना चाहिए। वर्तमान प्रस्ताव से यह पता नहीं चलता कि कार्यकुशलता में सुधार कैसे होगा। यह सुनिश्चित किया जाना चाहिए कि वर्तमान प्रस्ताव से भीड़भाड़ नहीं बढ़नी चाहिए।
- (ii) प्रस्तावित निशुल्क अवधियों से जेएनपीटी की राजस्व आय पर इसका प्रभाव पड़ेगा, जिसने हाल ही में 30% प्रशुल्क वृद्धि के लिए आवेदन पत्र प्रस्तुत किया है। इसके परिणामस्वरूप, अन्य कार्यकलापों के लिए भविष्य में उच्च प्रशुल्क लगाए जा सकते हैं।
- (iii) जेएनपीटी अपने कंटेनर यार्ड (सीवाई) को सामान्य भंडारण क्षेत्र में बदल कर राहत देते हुए अपने अतिरिक्त भूमि क्षेत्र का अनुचित लाभ उठा रहा है और अवास्तविक छूट दे रहा है। किसी कंटेनर टर्मिनल का यह सिद्धांत नहीं है कि वह कंटेनर यार्ड का भंडारण यार्ड के रूप में प्रयोग करे। लागतों में वास्तविक कटौती उत्पादकता सुधार के माध्यम से आनी चाहिए और जेएनपीटी ने यह किसी भी प्रकार से सिद्ध नहीं किया है।

कंटेनर शिपिंग लाइन्स संघ (सीएसएलए)

- (i) सीएसएलए जेएनपीटी के प्रस्ताव का समर्थन करता है।
- (ii) यह माना जाता है कि वही प्रशुल्क शर्त एनएसआईसीटी पर भी लागू होगी।

भारतीय राष्ट्रीय पोतस्वामी संघ (आईएनएसए)

- (i) आईएनएसए को यह संतोष है कि पत्तन ने निशुल्क अवधियों को तर्कसंगत बनाने के लंबे समय से लंबित अनुरोध को मान लिया है।
- (ii) जेएनपीटी बोर्ड के सकल्प में, यदि आवश्यकता पड़ती है, बाद में समीक्षा करने की गुंजाइश है।

6.1 इस मामले में एक संयुक्त सुनवाई दिनांक 21 नवम्बर, 2000 को जेएनपीटी कार्यालय मुंबई में आयोजित की गई थी। संयुक्त सुनवाई के दौरान निम्नलिखित अनुरोध किए गए थे :-

जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास (जेएनपीटी)

- (i) पहले हम भीड़भाड़ नहीं चाहते थे और शीघ्रतापूर्वक बुलाई चाहते थे। इसलिए, कोई निशुल्क अवधि प्रदान नहीं की जाती थी।
- (ii) (क) अब शिपिंग लाईन्स निशुल्क अवधिया प्रदान करने का अनुरोध कर रही हैं।
(ख) जेएनपीटी पोतातरण यातायात का सर्वर्धन करना चाहता है।
(ग) आईसीडी कंटेनरों की सड़क द्वारा बुलाई में अडचनें आ रही हैं।
(घ) जेएनपीटी के पास काफी स्थान है, इसलिए हम यह सुविधा सामान्य (खाली) कंटेनर बुलाई को भी देना चाहते हैं।
- (iii) हमने निशुल्क अवधियों का निर्धारण करने के लिए सभी कंटेनरों के रुकने के औसत समय को लिया है। हमारा प्रस्ताव पूरी तरह औसतों के भीतर है।

न्हावा शेवा इंटरनेशनल कंटेनर टर्मिनल लिमिटेड (एनएसआईसीटी)

- (i) हम जेएनपीटी के कार्यों में कोई हस्तक्षेप नहीं करना चाहते।
- (ii) कंटेनर यार्ड पारगमन क्षेत्र के रूप में होता है। यातायात तेजी से चलना चाहिए। जो कुछ प्रस्तावित किया गया है, वह इसके प्रतिकूल है।
- (iii) यह एक उदाहरण नहीं बनना चाहिए। एनएसआईसीटी से ऐसा करने की अपेक्षा नहीं की जानी चाहिए, क्योंकि हमारे पास संस्थान नहीं है।

कंटेनर शिपिंग लाईन्स संघ (सीएसएलए)

- (i) हम आशा करते हैं कि वही शर्तें एनएसआईसीटी में भी लागू हों।
- (क) खाली पोतांतरण कंटेनरों के लिए 15 दिन की निःशुल्क अवधि कम है। यह 21 दिन होनी चाहिए।
- (ख) आयात/निर्यात खाली कंटेनरों के लिए तीन दिन की निःशुल्क अवधि अपर्याप्त है। यह 7 दिन होनी चाहिए।
- (ग) रेल और सड़क द्वारा बुलाई किए जाने वाले आईसीडी कंटेनरों के लिए समान निःशुल्क दिन दिए जाएंगे।
- (घ) वस्तुतः, सड़क द्वारा बुलाई अधिक कठिन है। जेएनपीटी को सड़क द्वारा बुलाई के लिए निःशुल्क समय बढ़ाना चाहिए और यह रेल द्वारा बुलाई के निःशुल्क समय से अधिक होना चाहिए।

मुंबई और न्हावा-शेवा इंटरमॉडल एजेंट संघ (मनसा)

- (i) हम प्रस्ताव का स्वागत करते हैं, क्योंकि इससे व्यापार जगत की लंबे समय से लंबित मांग पूरी होती है।
- (ii) (क) निःशुल्क दिवसों के प्रयोजनार्थ लदे हुए/खाली कंटेनर के बीच भेद समाप्त होना चाहिए।
(ख) निःशुल्क दिवसों के प्रयोजनार्थ रेल और सड़क द्वारा ढोए जाने वाले आईसीडी कंटेनरों के लिए समान शर्तें होनी चाहिए।

भारतीय नौवहन निगम (एससीआई)

- (i) हम प्रस्ताव का समर्थन करते हैं और जेएनपीटी को बढ़ाई देते हैं ।
- (ii) हम सुझाव देते हैं कि एनएसआईसीटी को भी इसे अपनाना चाहिए ।
- (iii) हम आईसीडी कंटेनरों के लिए निःशुल्क दिवसों के संबंध में सीएसएलए के विचारों का समर्थन करते हैं ।
- (iv) पोतांतरण कंटेनरों (खाली) के लिए निःशुल्क अवधि 15 दिन से बढ़ाकर 21 दिन कर दी जानी चाहिए । दो अलग-अलग शिपिंग लाइन्स द्वारा खाली कंटेनरों के पोतांतरण के लिए दो सप्ताह से अधिक का समय होना चाहिए ।
- (v) सड़क द्वारा बुलाई वाले आईसीडी खाली कंटेनरों के लिए निःशुल्क अवधि 3 दिन से बढ़ाकर 15 दिन कर दी जानी चाहिए, ताकि यह रेल यातायात के बराबर हो ।

भारतीय मर्चेंट चैम्बर (आईएमसी)

हम इस प्रस्ताव का पूर्ण समर्थन करते हैं और सुझाव देते हैं कि यह अधिक अच्छा होगा यदि निःशुल्क अवधि 1 में आगे वृद्धि कर दी जाए ।

बम्बई सीमाशुल्क गृह एजेंट संघ (बीसीएचए)

- (i) हमें पूर्ण प्रहस्तन प्रमारों के लिए जटिलताओं पर सदैव विचार करना चाहिए ।
- (ii) यह प्रस्ताव व्यापार पर बोझ कम करता है । इसलिए, हम इसका स्वागत करते हैं ।

6.2 संयुक्त सुनवाई के दौरान सीएसएलए ने निम्नलिखित बातों का विशेष उल्लेख करते हुए लिखित अनुरोध दाखिल किया :

- (i) खाली यानान्तरण कंटेनरों के मामले में 15 दिनों की निःशुल्क अवधि की अनुमति देना सचमुच एक स्वागत योग्य कदम है, तथापि, क्षेत्र में अन्य यानान्तरण केंद्रों द्वारा दी जाने वाली निःशुल्क अवधियों की तुलना करना भी उचित होगा । दुबई ऐसे कंटेनरों के लिए 20 दिन की निःशुल्क अवधि प्रदान करता है । कोलम्बो 21 दिन की निःशुल्क अवधि प्रदान करता है । जेएनपीटी में यानान्तरण बक्सों के लिए संयोजनों के वर्तमान प्रचालन परिदृश्य पर विचार करते हुए पत्तन को प्रस्तावित 15 दिन की बजाय 21 दिन की निःशुल्क अवधि पर विचार करना चाहिए ।
- (ii) प्रतिकूल असंतुलनों के कारण लाइन्स से भारत में खाली कंटेनर रखने की अपेक्षा होती है और इसलिए परिणामस्वरूप वे उच्च लागत का व्यय कर रहे हैं । अधिकांश मामलों में लाइन्स से इन लागतों का वहन करने की अपेक्षा होती है और उसे वे आगे व्यापारियों को नहीं दे सकते । पत्तन द्वारा प्रस्तावित तीन दिन की निःशुल्क अवधि यार्ड में खाली कंटेनरों की बुलाई व्यवस्था करने के लिए पर्याप्त नहीं है, क्योंकि ये अधिकांशतः पत्तन से 25/30 किलोमीटर दूर स्थित हैं । प्रत्येक बार की यात्रा लगभग 5 घंटे लेती है और खाली कंटेनरों की विशाल संख्या, जिनका निपटान जेएनपीटी में किया जाता है, पर विचार करते हुए तीन निःशुल्क दिन के भीतर सभी खाली कंटेनरों की निकासी करना कठिन हो जाता है । इसलिए, यह सुझाव दिया जाता है कि पत्तन को खाली कंटेनरों के आयात/निर्यात के लिए 7 निःशुल्क दिन पर विचार करना चाहिए ।
- (iii) सड़क द्वारा आईसीडी अवस्थानों तक संचालन के मामले में लाइन्स से बुलाई की स्वयं व्यवस्था करने की अपेक्षा होती है । ट्रेलरों की कमी, प्रलेखीकरण पूरा करने और सीमाशुल्क से अनुमति प्राप्त करने

में लिया गया समय लाइन्स को ऐसे कंटेनर पत्तन में रखने के लिए बाध्य करता है। इसलिए, यह तर्कसंगत होगा अगर रेल द्वारा आईसीडी कंटेनरों के लिए उपलब्ध 15 दिन की निःशुल्क अवधि सड़क द्वारा ले जाए जाने वाले आईसीडी कंटेनरों को भी प्रदान की जाए।

7.1 बीसीएचए ने अपना और अवलोकन अग्रेषित किया है, जिसका सारांश नीचे दिया गया है :-

- (i) यह ध्यान में रखते हुए कि कंटेनर टर्मिनल भंडारण क्षेत्र के रूप में प्रयोग किए जाने के लिए नहीं है और ये केवल पारगमन स्थल हैं, जहां कंटेनर पोत से प्राप्त किए जाते हैं अथवा उनका लदान पोत पर किया जाता है, जवाहरलाल नेहरू पत्तन प्राधिकारी अपनी बुद्धि से लगभग 4 वर्ष पूर्व एक बफर यार्ड सृजित किया था, जिससे उन्होंने निर्यातकों को मात्र यह सुनिश्चित करने के लिए कि पत्तन टर्मिनल कंटेनर यार्ड में भीड़भाड़ नहीं हो, प्रतिवर्ष 35 से 38 करोड़ रुपये की राशि व्यय करने के लिए बाध्य किया।
- (ii) व्यापार जवाहर लाल नेहरू पत्तन प्रशासन द्वारा पत्तन कंटेनर यार्ड में कंटेनरों के भंडारण के लिए निःशुल्क दिन प्रदान करने में लिए गए निर्णय को नोट करते हुए बहुत प्रसन्न है और तदनुसार सुझाव दिया है कि प्राधिकारियों को सकटरोधी (बफर) यार्ड में प्रचालन बंद करने का आदेश जारी करना चाहिए।
- (iii) व्यापार पत्तन प्रशासन द्वारा कंटेनरों को निःशुल्क दिन प्रदान करने में लिए गए निर्णय का परिणाम गेटवे पत्तन पर कंटेनरों की कम प्रहस्तन लागत होना चाहिए, से भी बहुत प्रसन्न है। इसके परिणामस्वरूप, शिपिंग लाइन्स और उनके एजेंटों को अत्यधिक मौद्रिक बचतें प्राप्त होंगी। इस पहलू को टीएचसी के परिप्रेक्ष्य में गंभीर विचार की अपेक्षा है।

7.2 एनएसआईसीटी ने एक लिखित अनुरोध भी दाखिल किया है। एनएसआईसीटी द्वारा दिए गए मुख्य बिंदु निम्नानुसार हैं :-

- (i) एनएसआईसीटी, जेएनपीटी के कारोबारी व्यवहारों में जब ऐसे व्यवहार का उनके कारोबार पर प्रत्यक्ष प्रभाव होगा, को छोड़कर हस्तक्षेप नहीं करेगा।
- (ii) लाइन्स एनएसआईसीटी से भी समान व्यवस्था की माग कर रहे हैं।
- (iii) जेएनपीटी के पास एनएसआईसीटी के 28 हेक्टेयर की तुलना में लगभग 60 हेक्टेयर भूमि है। एनएसआईसीटी के पास अधिक निःशुल्क दिवस प्रदान करने का वास्तविक संसाधन नहीं है।
- (iv) निःशुल्क दिनों में वृद्धि क्षमता और उत्पादकता को कम कर देगी।
- (v) इस समय, जेएनपीटी वर्धित भंडारण अवधि को आत्मसात करने योग्य हो सकता है। तथापि, जवाहरलाल नेहरू पत्तन में दोनों टर्मिनल के माध्यम से थ्रूपुट आगामी 2 वर्षों में काफी बढ़ जाएगा। आज लिए गए निर्णय का निकट भविष्य में उत्पादकता पर प्रभाव पड़ सकता है।

8 इस मामले पर कार्यवाही करने के दौरान एकत्रित समग्र जानकारी के संदर्भ में निम्नलिखित स्थिति उभरकर सामने आती है :-

- (i) इस प्रस्ताव को व्यापार को उनकी लंबी अवधि से की जा रही माग के अनुरूप प्रदान की गई राहत के रूप में देखा जाना चाहिए। जेएनपीटी भी इस श्रेणी के संबंध में निःशुल्क दिनों में की गई वृद्धि के परिणामस्वरूप खाली यानान्तरण कंटेनरों के अधिक प्रवाह के अवसर की संकल्पना करता है। पत्तन ने लगभग 1.50 करोड़ रुपये प्रतिवर्ष की राजस्व हानि का अनुमान लगाया है, अगर रुकने की अवधि में प्रस्तावित वृद्धि की अनुमति दी जाती है। इसने यह भी उल्लेख किया है कि इस हानि को

पूरा करने के लिए लगभग 6000 टीईयू की अपेक्षा है। जेएनपीटी में कंटेनरों की मात्रा पर विचार करते हुए हानि को पूरा करने के लिए अपेक्षित अतिरिक्त थ्रूपुट इसके वार्षिक कंटेनर यातायात का लगभग 1% है। यह प्रत्याशा करना उचित है कि देश में शीर्ष कंटेनर प्रहस्तन पत्तनों में से एक 1% प्रतिवर्ष की मात्रा वृद्धि सरलतापूर्वक प्राप्त कर सकता है और उससे हानियों की पूर्ति कर सकता है।

इस परिप्रेक्ष्य में देखे जाने पर जेएनपीटी का प्रस्ताव अनुमोदित किए जाने का पात्र है।

- (ii) सभी प्रयोक्ताओं ने प्रस्ताव का स्वागत किया है। तथापि, उन्होंने निःशुल्क अवधि में और वृद्धि की मांग की है। जेएनपीटी ने यह कहते हुए कि उसका प्रस्ताव इन कंटेनरों के रुकने की औसत अवधि पर आधारित है, इन मांगों को सही रूप से अस्वीकार किया है।

यह मानना होगा कि महत्वपूर्ण वित्तीय प्रभाव वाली कोई युक्तिसंगतता केवल क्रमिक चरण पर ही की जा सकती है। अब प्रस्तावित निःशुल्क अवधि की वृद्धि निश्चित रूप से व्यापार को काफी राहत प्रदान करेगी। यह उल्लेखनीय है कि जेएनपीटी के निदेशक मंडल की दिनांक 22 सितम्बर, 2000 को हुई बैठक की कार्यवाही भी बाद में प्रस्तावित व्यवस्था की समीक्षा करने का सुझाव देती है। ऐसा होते हुए, अभी तत्काल निःशुल्क अवधि में और वृद्धि करने की मांग को अनुचित पाया जाता है।

- (iii) एनएसआईसीटी की आपत्ति मुख्यतः उसकी इस आशंका से उत्पन्न होती है कि उसे समान रियायतों के लिए लाइन्स से मांग का सामना करना पड़ सकता है। वास्तव में, नौवहन हिताधिकारी यह मांग उठा चुके हैं।

जब जेएनपीटी और एनएसआईसीटी दोनों ने अपने मौजूदा प्रशुल्क के उर्ध्वमुखी संशोधन का अनुमोदन करने के लिए प्राधिकरण से अनुरोध किया, तब लाइन्स ने एक असाधारण संयोग के रूप में इस कदम की आलोचना की, जो प्रतिस्पर्धा की प्रवृत्ति को समाप्त करेगा। आश्चर्यजनक रूप से वही लाइन्स अब इस मामले में साथ देने के लिए एनएसआईसीटी और जेएनपीटी दोनों का सहयोग चाहते हैं।

फिर भी, एनएसआईसीटी ने प्रारम्भ में जेएनपीटी का प्रशुल्क ढांचा अपनाया था, इसने हाल में ही अलग रहने का विकल्प दिया है। एनएसआईसीटी द्वारा प्रदान की गई सेवाओं से संबंधित दरे और शर्तों की जेएनपीटी के साथ तुलना नहीं की जा सकती। एनएसआईसीटी द्वारा भूमि की उपलब्धता के बारे में उठाए गए मुद्दे पर विचार किए जाने का गुणावगुण है। एनएसआईसीटी में केवल जेएनपीटी के ऐसा लाभ प्रदान करने के कारण समान लाभ की वृद्धि के लिए शिपिंग लाइन्स द्वारा की गई मांग को अनुचित पाया जाता है और उसे नहीं माना जा सकता।

एनएसआईसीटी द्वारा क्षमता और उत्पादकता के बारे में उठाए गए बिंदु निस्संदेह सगत है तथापि, यह उचित रूप से अनुमान लगाया जा सकता है कि जेएनपीटी ने प्रस्ताव को तैयार करने के पूर्व इन पहलुओं पर विचार किया होगा, क्योंकि प्रयोक्ताओं को उनके लंबे समय से लंबित मांग के आधार पर कुछ रियायत की अनुमति देने के लिए टर्मिनल की उत्पादकता को त्याग देना उसका आशय नहीं हो सकता।

- (iv) बीसीएचए ने सुझाव दिया है कि जेएनपीटी को इस निर्णय को देखते हुए पत्तन के यार्ड में भंडारण के लिए निःशुल्क दिन प्रदान करने हेतु संकटरोधी (बफर) यार्ड में प्रचालन बंद कर देना चाहिए।

संकटरोधी (बफर) यार्ड नौभरण औपचारिकताएं पूरी करने तक भरे हुए निर्यात कंटेनरों के भंडारण के लिए है। ऐसे कंटेनरों की मात्रा और तत्कालिक प्रस्ताव द्वारा शामिल कंटेनरों की श्रेणियां तुलनीय नहीं हो सकती। यद्यपि यह उल्लेख करना संगत है कि नौभरण औपचारिकताओं की स्वीकृति के बिना कंटेनर यार्ड में कंटेनरों को नहीं आने देना एक अंतर्राष्ट्रीय व्यवहार है। निर्यातक को कंटेनर यार्ड में अपने कंटेनर को ले जा सकने के पूर्व सभी अपेक्षित स्वीकृतियों की व्यवस्था करनी चाहिए। इसके अतिरिक्त, वर्ष 1997 में उत्पन्न परिस्थितियों में कोई विशेष परिवर्तन नहीं हुआ है, जब संकटरोधी (बफर)

यार्ड जेएनपीटी द्वारा प्रारंभ किया गया था और अब व्यवस्था को वापस लेने की आवश्यकता बताई जा रही है, सिवाए इसके कि एनएसआईसीटी के प्रारंभ होने से जेएनपीटी के माध्यम से मात्रा में थोड़ी गिरावट आई है ।

इस संबंध में अंतर्राष्ट्रीय व्यवहार को देखते हुए भी गिरते हुए यातायात से जेएनपीटी के लिए अपनी मात्रा और कंटेनरों के रुकने की औसत अवधि की जांच करना और संकटरोधी (बफर) यार्ड की व्यवस्था की समीक्षा करना उचित होगा ।

- (v) इस प्रस्ताव से लाइन्स को होने वाली बचतों और टीएचसी पर उसके प्रभाव के बारे में बीसीएचएए का अवलोकन संगत है । हाल ही में एमबीपीटी ने पूर्ण रूप से पत्तन के लिए टीएचसी विनियमित करने का एक प्रस्ताव प्रस्तुत किया है । एमबीपीटी का प्रस्ताव एमबीपीटी द्वारा अनुपालन किए जा रहे मॉडल को अन्य पत्तनों में अपनाने की उपयुक्तता की जांच करने के लिए परिचालित किया गया है । जेएनपीटी सहित किसी भी पत्तन ने टीएचसी के विनियमन का कोई प्रस्ताव नहीं दिया है । जेएनपीटी को टीएचसी के विनियमन के लिए एमबीपीटी के मॉडल की जांच करने और जेएनपीटी के टर्मिनल के लिए भी मॉडल को अपनाने की संभावना की जांच करने का सुझाव दिया जाता है ।

9. उपर दिए गए विश्लेषण के संदर्भ में और समग्र ध्यान दिए जाने के आधार पर प्राधिकरण एतद्वारा जेएनपीटी के निम्नलिखित प्रस्तावों का अनुमोदन करता है :-

- “1. खाली पोतांतरण कंटेनर के लिए निःशुल्क अवधि इस समय “शून्य” की बजाय 15 दिन होगी ।
2. खाली कंटेनरों के आयात/निर्यात (स्थानीय) के लिए निःशुल्क अवधि इस समय “शून्य” की बजाय तीन दिन होगी ।
3. सड़क द्वारा बुलाई किए जा रहे आईसीडी आयात/निर्यात कंटेनरों के लिए निःशुल्क अवधि निम्नानुसार होगी :-

लदा हुआ	:	7 दिन
खाली	:	3 दिन’ ।

10. जेएनपीटी को अपने दरों के मान में उपयुक्त रूप से उक्त प्रावधानों को लागू करने का निर्देश दिया जाता है ।

11. यह आदेश भारत के राजपत्र में इसकी अधिसूचना के बाद तत्काल प्रभाव से लागू हो जाएगा ।

एस. सत्यम, अध्यक्ष

[विज्ञापन/III/IV/143/असा०/2000]

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS NOTIFICATION

New Delhi, the 29th January, 2001

No. TAMP/107/2000-JNPT.—In exercise of the powers conferred by Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby approves the proposal of the Jawaharlal Nehru Port Trust (JNPT) for increasing the free period for various classes of containers, as in Order appended hereto.

4. The JNPT has also stated that on account of the proposed increase in free period, the financial loss to the Port will be about Rs.1.5 crores. To cover this loss, an additional traffic of about 6000 TEUs is required.

5. The proposal of the JNPT was circulated to concerned representative bodies of users and the NSICT also. The comments received are summarised below:

Nhava Sheva International Container Terminal Limited (NSICT)

- (i). The TAMP has always advocated that there should be performance related criteria for measuring the efficiency of ports. The present proposal has not demonstrated how efficiency will improve. It must be ensured that the present proposal will not lead to congestion.
- (ii). The free periods being offered will have its effect on revenue earning of JNPT who have recently put in an application for a 30% tariff increase. This could result in higher tariffs being applied for in future for the other activities.
- (iii). The JNPT is taking unfair advantage of its extra land area to provide relief by converting its CY into a general storage area and giving unrealistic discounts. The principle of a Container Terminal is not to use the CY as a storage yard. The real reduction in costs should flow through productivity improvements and the JNPT has in no way proved the same.

The Container Shipping Lines Association (CSLA)

- (i). The CSLA supports the proposal of the JNPT.
- (ii). It is assumed that the same tariff condition will apply equally to the NSICT.

Indian National Shipowners' Association (INSA)

- (i). INSA notes with satisfaction that the Port has responded to the long pending request of rationalising the free periods.
- (ii). The JNPT Board resolution provides scope for subsequent review, if need arises.

6.1. A joint hearing in this case was held on 21 Nov. 2000 at the JNPT office in Mumbai. During the course of joint hearing the following submissions were made:

The Jawaharlal Nehru Port Trust

- (i). Earlier we wanted to avoid congestion and wanted speedy movement. Hence, no free periods were allowed.
- (ii).
 - (a). Now lines have been requesting for grant of free periods.
 - (b). JNPT want to promote transshipment traffic.
 - (c). There are bottlenecks in ICD container movement by road.
 - (d). JNPT have enough space; so, we want to give this facility to normal (empty) container movement also.
- (iii). We have taken average dwell time of all containers for determining the free periods. Our proposal is well within the averages.

The Nhava Sheva International Container Terminal Limited (NSICT)

- (i). We do not really care to interfere in JNPT affairs.

- (ii). A container yard is meant to be a transit area. Traffic must move fast. What is proposed militates against this.
- (iii). This should not become a precedent. The NSICT should not be required to do the same as we don't have the space.

The Container Shipping Lines Association (CSLA)

- (i). We expect the same terms to apply in the NSICT also.
- (ii). (a). 15 days free period for empty transshipment containers is low. It shall be 21 days.
- (b). For import / export empty containers three free days are inadequate. It shall be 7 days.
- (c). ICD containers moving by rail and road shall be allowed the same number of free days.
- (d). In reality, movement by road is more difficult. The JNPT must enhance the free time for road movement and it must be more than that of rail movement.

Mumbai and Nhava-Sheva Ship-Intermodal Agents' Association (MANSA)

- (i). We welcome the proposal as it meets the long standing demand of the trade.
- (ii). (a). For purposes of free days the distinction between loaded/ empty must be abolished.
- (b). For purposes of free days ICD containers moving by rail and road should have the same terms.

The Shipping Corporation of India (SCI)

- (i). We endorse the proposal and congratulate the JNPT.
- (ii). We suggest that NSICT must also adopt this.
- (iii). We endorse the views of the CSLA on free days for ICD containers.
- (iv). The free period for transshipment containers (empty) should be increased from 15 to 21 days. For transshipment of empties by two different lines, more than two weeks are required.
- (v). The free period for ICD empties moving by road should be enhanced from 3 to 15 days to equate it to rail traffic.

The Indian Merchants Chamber (IMC)

We fully support the proposal and suggest that it will be even better if free period can be raised further.

The Bombay Custom House Agents Association (BCHAA)

- (i). We must always consider the implication for total handling charges.
- (ii). This proposal goes to reduce the burden on trade. So, we welcome it.

6.2. During the joint hearing, the CSLA filed a written submission highlighting the following points:

- (i). It is indeed a welcome move to allow free period of 15 days in the case of empty transshipment containers, however, it is worthwhile to compare the free periods offered by other transshipment hubs in the region. Dubai offers 20 days free period for such containers, Colombo offers free period of 21 days. Considering the current operations scenario of connections for transshipment boxes at JNPT, the port should consider 21 days free period instead of the 15 days proposed.
- (ii). Due to unfavourable imbalances, lines are required to position empty containers into India and, therefore, are incurring heavy costs as a result. In most of the cases, lines are required to bear these costs and cannot pass on the same to merchants. The free period of three days proposed by the port is not adequate to arrange for transportation of empty containers to the yards, as these are mostly situated 25/30 kms away from the port. Each round trip takes about 5 hrs. and considering the huge number of empties that are discharged at the JNPT, it becomes difficult to evacuate all the empties within the three free days. Therefore, it is suggested that the port should consider 7 free days for import / export empty containers.
- (iii). In case of movements to ICD locations by road, lines are required to make their own arrangements of transportation. Paucity of trailers, time taken for completion of documentation and obtaining permission from customs compel the lines to keep such containers in the port. Therefore, it will be logical if the 15 days free period available for ICD containers by rail is also extended to the ICD containers moved by road.

7.1. The BCHAA has forwarded its further observations, a summary of which is given below:

- (i). Keeping in mind that Container Terminals are not meant to be used as a storage area, and only meant to be a transit point, at which containers are received from or loaded on vessels, the J.N. Port authorities had in their wisdom created a Buffer Yard nearly 4 years ago, thereby forcing exporters to incur a sum of Rs.35 to 36 crores per annum, just to ensure that the Port Terminal Container Yards was not congested.
- (ii). The trade is very happy to note the decision taken by the J.N. Port Administration in extending free days for storage of Containers in the Port container yard, and accordingly suggest that the authorities should issue orders to close down the operations at the Buffer Yard.
- (iii). The trade is also very happy that the decision taken by the Ports Administration in extending free days to containers should result in lower handling costs of the containers at the Gateway Port. As a result, tremendous amount of monetary savings will accrue to the Shipping Lines and their agents. This aspect requires serious consideration in the context of the THC.

7.2. The NSICT has also filed a written submission. The main points made by the NSICT are as follows:

- (i). The NSICT will not interfere in the JNPT's business practices except when such practices will have direct impact on its business.
- (ii). The Lines are demanding similar arrangement from the NSICT also.
- (iii). The JNPT has about 60 hectare of land as against the NSICT's 28 hectare. The NSICT does not have the physical resources to offer greater number of free days.

- (v). Presently, the JNPT may be able to accommodate increase storage period. However, throughput through both terminal at the Jawaharlal Nehru Port will substantially increase within the next 2 years. Decision taken today may have effect on productivity in the short term future.

8. With reference to the totality of information collected during the processing of this case, the following position emerges:

- (i). The proposal is to be seen as a relief provided to the Trade in deference to their longstanding demand. The JNPT also envisages an opportunity of more flow of empty transshipment containers, as a result of enhancing free days in respect of this category.

The Port has estimated a revenue loss of about Rs. 1.50 crores, p.a., if the proposed increases in dwell time are allowed. It has also mentioned that about 6000 TEUs are required to make up this loss. Considering the volume of containers at the JNPT, the additional throughput required to make up the loss amounts to about 1% of its annual container traffic. It is reasonable to expect that one of the leading container handling ports in the country can easily achieve a volume growth of 1% per annum and thereby square up the losses.

Viewed from this perspective, the JNPT proposal deserves to be approved.

- (ii). All the users have welcomed the proposal. However, they have demanded further enhancement of free periods. The JNPT has rightly dismissed these demands saying that its proposal is based on average dwell time of these containers.

It has to be recognised that any rationalisation having significant financial impact can be made only at a gradual phase. The enhancement of free time proposed now will definitely provide considerable relief to the Trade. It is noteworthy that the proceedings of the JNPT Board meeting held on 22 Sept. 2000 also suggest a review of the proposed arrangement subsequently. That being so, the demand for further enhancement of free periods right now is found to be unreasonable.

- (iii). The NSICT objections mainly stem from its apprehension of having to face demands from the Lines for similar concessions from it also. In fact, the Shipping interests have already raised this demand.

When both JNPT and NSICT approached the Authority for approving an upward revision of their existing tariffs, the Lines criticised such a move as an extraordinary coincidence, which would defeat the trends towards competition. Strangely, the same Lines now want both the NSICT and JNPT to join hands in this case!

Even though, the NSICT had initially adopted the JNPT tariff structure, it has recently opted to branch off. The rates and conditions relating to the services rendered by the NSICT can not be equated with those of the JNPT. The point made by the NSICT about land-availability merits consideration. The demand raised by the Shipping Lines for extension of similar benefits at the NSICT just because the JNPT is offering such benefits is, therefore, found to be unreasonable and can not be conceded.

The points raised by the NSICT about efficiency and productivity are no doubt relevant. However, it can be reasonably presumed that the JNPT would have considered these aspects before formulating the proposal, as it may not be its intention to sacrifice its terminal's productivity for allowing some concession to the users based on their long pending demand.

- (iv). The BCHAA has suggested that the JNPT should close down the operations at the Buffer Yard in the light of its decision to extend free days for storage in the Port's yard.

The Buffer yard is meant for storage of factory stuffed (FCL) export containers pending completion of shipment formalities. The volume of such containers and the categories of containers covered by the instant proposal may not be comparable. It is relevant here to note that not allowing the containers into CY without clearance of shipment formalities is an international practice. The exporter must arrange for all required clearances before his container can be moved to the CY. Also, there is no significant change in the circumstances obtaining in 1997, when the Buffer Yard was introduced by the JNPT and now warranting withdrawal of the arrangement, except a slight fall in the volume through the JNPT with the advent of the NSICT.

Notwithstanding the international practice obtaining in this regard, with the falling traffic, it may be advisable for the JNPT to examine its volume forecasts and average dwell time of containers and to undertake a review of the Buffer Yard arrangement.

- (v). The BCHAA observation about the savings to the Lines arising out of this proposal and its effect on the THC are relevant. Recently, the MBPT has submitted a proposal to regulate THC for the port as a whole. The MBPT proposal has been circulated to all ports for examining the appropriateness to adopt the model followed by the MBPT in other ports. No port, including the JNPT, has come up with any proposal for regulation of the THC. The JNPT is advised to examine the MBPT model of the THC regulation and examine the possibility of adopting the model for the JNPT terminal also.

9. With reference to the analysis given above, and based on a collective application of mind, the Authority hereby approves the following proposals of the JNPT:

1. The free period for empty transshipment containers shall be 15 days instead of 'nil' at present.
2. The free period for import / export (local) empty containers shall be three days instead of nil at present.
3. The free period for ICD import / export containers moved by road shall be as follows:

Loaded	:	7 days.
Empty	:	3 days."

10. The JNPT is directed to introduce the above provisions in its Scale of Rates appropriately.

11. This Order will come into force with immediate effect after its Notification in the Gazette of India.

S. SATHYAM, Chairman

[ADVT./III/IV/143/Exty./2000]